Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

34 200 A Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2014

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN
Vastgesteld 12 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over Jaarverslag Infrastructuurfonds 2014 (Kamerstuk 34 200 A, nr. 1).
De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 11 juni 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

kst-34200-A-7
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

1
Vraag:
Hoeveel procent van de vertragingen op het hoofdrailnet werd veroorzaakt door problemen met de infrastructuur (ProRail) en hoeveel procent door het materieel (NS)?

Antwoord:
17% van het totaal aantal vertragingen in 2014 op het hoofdrailnet was toe te schrijven aan de beheerder (denk aan infrastoringen, verkeersleiding), 33% aan de vervoerder (waaronder problemen met het materieel, te laat vertrekken door machinist of conducteur), 44% van de vertragingen was indirect (veroorzaakt door een andere vertraging elders op het spoor) en 6% van de vertragingen werd veroorzaakt door derden (spoorlopers, aanrijdingen). Het gaat hierbij over vertragingen van minimaal 3 minuten tussen twee stations. Deze percentages zijn het resultaat van een grofmazige meting, waarbij niet alle vertragingen nauwkeurig naar oorzaak zijn uit te splitsen.

2
Vraag:
Hoeveel aanrijdingen met een persoon waren er in 2014 op het spoor en hoe verhoudt dit zich tot de vijf jaren daarvoor?

Antwoord:
De registratie van de suïcidecijfers is gericht op het aantal suïcidepogingen met dodelijke afloop. In 2014 zijn er op het spoor 192 suïcidepogingen met dodelijke afloop geweest. Het verloop in de afgelopen jaren is: 2010: 201, 2011: 216, 2012: 202, 2013: 197 dodelijke slachtoffers. Sinds 2011 is dus sprake van een lichte daling. Samen met de Minister van VWS is de «Landelijke Agenda Suïcidepreventie» opgesteld. Over de voortgang hiervan vindt ten aanzien van suïcidepreventie bij het spoor regelmatig overleg en afstemming plaats tussen het Ministerie van VWS, Ministerie van IenM, ProRail en NS. Op 19 maart jl. bent u door de Minister van VWS geïnformeerd (Kamerstuk 32 793, nr. 168) over de voortgang en de jaarcijfers omtrent suïcide, waaronder suïcide bij het spoor.

3
Vraag:
Kunt u inzichtelijk maken wat het gemiddelde brandstofverbruik in de praktijk is van de groep leaserijders die een plug-in hybride auto rijden in vergelijking met het brandstofverbruik opgegeven door de fabrikant, indien mogelijk uitgesplitst per model?

Antwoord:
In opdracht van het Formule E-team werkt TNO momenteel aan een gedetailleerde analyse van het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot van plug-in elektrisch hybride auto's. Voor deze analyse worden de meest recente verbruikscijfers gebruikt. Deze update komt binnenkort beschikbaar.
In het rapport dat TNO in 2014 over het verbruik van auto's heeft uitgebracht wordt in de samenvatting het volgende over het verbruik van plug-in elektrisch hybride auto's gemeld:
Uit deze aparte analyse blijkt dat het praktijkverbruik van plug-in auto's grofweg een factor drie hoger is dan het normverbruik. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in het laadgedrag van de gebruikers. Het aandeel elektrisch rijden bij plug-ins ligt in de praktijk waarschijnlijk tussen de 15% en 30%, op basis van het brandstofverbruik. Dit is flink lager dan het aandeel elektrisch rijden van 50% en meer waarvan wordt uitgegaan bij het vaststellen van het normverbruik van plug-ins. Het normverbruik gaat uit van een aandeel elektrisch rijden van 50% tot 80%.

Ondanks dat het norm- en praktijkverbruik van plug-ins sterk uiteenlopen, behoort het absolute brandstofverbruik van deze groep voertuigen tot de meest gunstige categorie. De recentere plug-in modellen lijken, echter, een trend in te zetten van grotere voertuigen, met een hoger praktijkverbruik. Deze recente plug-ins zijn in de praktijk wel zuiniger dan vergelijkbare grote voertuigen, maar nauwelijks zuiniger dan zuinige conventionele voertuigen, waarbij de neergaande trend nog verder doorzet.
Het gaat om het rapport: TNO rapport 2014 R11063 getiteld Update analysis of real-world fuel consumption of business passenger cars based on Travelcard Nederland fuelpass data.

4
Vraag:
Welke resultaten zijn er in 2014 bereikt in de modal shift van wegvervoer naar binnenvaart?

Antwoord:
Modal shift van wegvervoer naar binnenvaart is binnen IenM geen doel op zich. IenM is voorstander van het beter benutten van de capaciteit op alle verschillende vervoersnetwerken, waaronder zeker ook de vaarwegen. Het totale goederenvervoer dat via de binnenvaart is vervoerd laat volgens de voorlopige cijfers van het CBS in absolute getallen een stijging zien van 2014 ten opzichte van 2013. Het marktaandeel van de binnenvaart in het vervoerde gewicht is gestegen van 32,2% in 2013 naar 32,8% in 2014. Deze lading is het afgelopen jaar ook op kortere afstanden vervoerd, zoals is af te leiden uit de lichte daling in de binnenvaartcijfers in tonkilometers. Als alleen wordt gekeken naar het containervervoer en het marktaandeel van de binnenvaart vanuit de Rotterdamse haven dan is de conclusie (op basis van de cijfers van het Havenbedrijf) dat het volume van de totale overslag van containers naar het achterland van 2014 ten opzichte van 2013 in absolute aantallen aanzienlijk is gegroeid. Tevens is het marktaandeel van de binnenvaart gestegen van 34,8% naar 35,7%.

5
Vraag:
Kunt u inzicht geven in de vlootontwikkeling van de binnenvaart tussen 2010 en 2014 uitgesplitst in drie categorieën; schepen tot 1.000 ton, schepen van 1.000 tot 1.500 ton en schepen groter dan 1.500 ton?

Antwoord:
De meest recente informatie komt voor uit de verkeerswaarnemingen van Rijkswaterstaat (zie tabel). Het totaal aantal Nederlandse binnenvaartschepen laat tot en met 2011 een stijging zien, waarna er een daling plaatsvindt resulterend in zo'n 5900 schepen in 2014.
De vloot voor wat betreft het kleinere ladingsegment (schepen tot 1.000 ton) is gedaald, maar vanaf 2013 vlakt dit duidelijk af. Het aantal schepen in het grotere ladingsegment laat in de periode 2010–2014 een beperkte stijging zien.

	Jaar 2010	2011	2012	2013	2014
Laadvermogen in ton	3.418	3.441	3.295	3.272	3.213
tot 1,000					
1,000 tot 1,500	834	816	781	769	753
meer dan 1,500	1.906	1.985	1.927	1.925	1.929
Totaal	6.158	6.242	6.003	5.966	5.895
tot 1,000	56%	55%	55%	55%	55%
1,000 tot 1,500	14%	13%	13%	13%	13%
meer dan 1,500	31%	32%	32%	32%	32%

	Jaar 2010	2011	2012	2013	2014
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

6
Vraag:
Om welke in het infrastructuurverslag genoemde «diverse projecten» gaat het precies onder de kop «spoorwegen»?

Antwoord:
Binnen het Programma kleine functiewijzigingen zijn de volgende projecten in 2014 gereed gekomen:
- Enkhuizen, tijdelijk perronverlenging
- Oldenzaal-grens, uitvoering geluidsmaatregelen (fase 1)
- Voorzieningen op emplacement Groningen voor regionale vervoerders
- Acht emplacement, aanbrengen depotvoeding
- Maastricht, depotvoeding
- Haarlem looproute sporen 12 en 13
- Den Haag Holland Spoor, veiliger rangeren
- Arnhem, toegang tankwagen tot vulpunten tankplaat
- Winterswijk, sneller doorwisselen materieel spoor 1b naar 1a
- Amersfoort Bokkeduinen, bordessen spoor 204–205
- Leiden Lammenschans, raildempers
- Leiden, perronverlenging spoor 1 en 2
- Almere Buiten, aanpassen perronkap
- Hoofddorp opstelterrein, verlenging spoor 211
- Leiden Centraal, perronverlenging spoor 8a
- Groningen-Leeuwarden, akoestisch slijpen

Binnen het programma fietsparkeren zijn de volgende projecten in 2014 gereed gekomen:
- Barneveld Zuid
- Boxtel
- Hoek van Holland Strand
- Maarheeze
- Maastricht Noord
- Tiel Passewaaij
- Tilburg Reeshof
- Utrecht Jaarbeursplein
- Rotterdam CS

Binnen het programma toegankelijkheid zijn de volgende projecten in 2014 gereed gekomen (uw Kamer is geïnformeerd over de maatregelen over toegankelijkheid met de voortgangsrapportage toegankelijkheid stations 2014 die op 2 maart 2015 aan uw Kamer is gestuurd, Kamerstuk 29 984, nr. 582):
- Op Tilburg Universiteit, Koog Zaandijk, Wormerveer en Naarden Bussum zijn de perrons met nieuwe liften zelfstandig bereikbaar gemaakt.
- Op 20 stations is de perronhoogte aangepast om in- en uitstappen zonder assistentie mogelijk te maken.
- Op 221 stations zijn kleine maatregelen, zoals dubbele buisleidingen, toegankelijk maken van deuren, armleuningen op zitbanken, obstakelvrije routes etc. door te voeren.
- Het gebruik van de OV-chipkaart voor blinden en slechtzienden is verbeterd met mogelijkheid bij de OV-chip Plus via internet te boeken en de Business Card oplossing voor blinden en slechtzienden.
- Verschillende informatie en trainingsactiviteiten.

7
Vraag:
In hoeverre is de reistijdverbetering bij Deventer daadwerkelijk verbeterd als gevolg van de afronding van een zijperron?

Antwoord:
Het extra perron te Deventer is medio 2014 geopend, in de plaats van een tijdelijk perron. Deze voorziening faciliteert een hogere frequentie vanuit de Randstad naar Deventer en draagt bij aan een hogere betrouwbaarheid. Dankzij de hogere frequenties verbetert de reistijd. NS heeft in de dienstregeling 2015 (die per december 2014 is ingegaan) meer treinen naar Deventer laten doorrijden, nadat dat in eerdere jaren ook reeds is gebeurd. Ook in komende dienstregelingen geeft dit perron NS de mogelijkheid de frequenties naar Deventer verder te verhogen. Hogere frequenties en een meer betrouwbare dienstregeling leiden tot een betere reistijd.

8
Vraag:
Hoe wordt tot de conclusie gekomen dat van regionale en lokale infrastructuurprojecten het nut en de noodzaak bewezen is?

Antwoord:
Het nut en de noodzaak van regionale en lokale projecten wordt primair beoordeeld door de betrokken decentrale overheden, maar wordt ook getoetst door het Ministerie van IenM wanneer een aanvullende projectsubsidie van het Rijk nodig wordt geacht. Indien de kosten van betreffende projecten liggen boven de grenswaarden € 112,5 mln. voor provincies resp. € 225 mln. voor de samenwerkingsgebieden waar Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn gelegen, kunnen decentrale overheden een beroep doen op het Rijk voor aanvullende financiering. Het Rijk toetst op de maatschappelijke bijdrage van het project aan de landelijke doelstellingen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een door de decentrale overheid opgestelde Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) om de kosteneffectiviteit te beoordelen.

9
Vraag:
Wat zijn, gelet op het feit dat de aansluiting van «uitgaven» en «verplichtingen» bij actuele projectplanningen en uitgavenramingen steeds een negatief verschil oplevert, de redenen dat deze projecten steeds duurder uitvallen?

Antwoord:
In het Jaarverslag 2014 is het verschil tussen de begrotingstand 2014 en realisatiestand 2014 opgenomen. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel van de vooraf begrote uitgaven ook daadwerkelijk in 2014 zijn uitgegeven. In 2014 is uiteindelijk minder uitgegeven dan van tevoren was voorzien (zie ook antwoord op Vraag 98 Jaarverslag Hf XII, Kamerstuk 34 200 XII, nr. 7). Deze verschillen geven geen beeld van de kostenontwikkeling binnen projecten en laten dus ook niet zien dat de projecten duurder worden. Over de ontwikkeling van uitgavenramingen per project rapporteer ik u ook jaarlijks via het MIRT-projectenoverzicht.

10
Vraag:
Wat is de oorzaak van de veranderde projectplanningen en uitgavenramingen?

Antwoord:
De planning en uitgavenraming van projecten worden periodiek geactualiseerd. Dit gebeurt op basis van de meest recente ontwikkelingen in en rondom een project. Oorzaken van verandering in planningen en ramingen zijn zeer divers. Hier liggen tal van (externe) ontwikkelingen bij projecten aan ten grondslag, zoals de effecten van inspraak op een Tracébesluit en aanvullend onderzoek naar omgevingseffecten. Hierover infomeer ik uw Kamer via de reguliere voortgangsrapportages en bijvoorbeeld de halfjaarlijkse MIRT-brief.

11
Vraag:
Wat zijn de nieuwe indicatoren die worden genoemd voor verkeersmanagement?

Antwoord:
De indicatoren zijn op de volgende manier aangepast:
Beschikbaarheid data voor derden
Dit betreft het percentage van de meetlussen, dat goed functioneert en daarmee intensiteits- en snelheidsgegevens genereert.

Actualiteit data voor derden
Dit betreft het percentage van de (intensiteits- en snelheids-) gegevens dat binnen 75 seconden door RWS wordt aangeleverd.

12
Vraag:
Waarom is de prijscompensatie 2013 en 2014 niet toegekend?

Antwoord:
Het Kabinet heeft zowel in 2013 als 2014 besloten om de prijsbijstelling niet (geheel) uit te keren aan IenM. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het bereiken van de gezonde overheidsfinanciën. Overigens heeft IenM haar programma's/projecten wel op actueel prijspeil gebracht door dekking uit de investeringsruimte per modaliteit zoals gemeld in begroting 2014 en 2015 van het Infrastructuurfonds.

13
Vraag:
Welke «bestuurlijke processen» zijn debet aan het uitstellen van de opheffing van de plusstrook op de A12 Woerden-Gouda?

Antwoord:
Het permanent openstellen van de plusstrook is voorzien in de tweede helft van 2015. De vertraagde oplevering is primair gevolg van de ingediende zienswijzen op het ontwerpverkeersbesluit en het naar aanleiding daarvan uitgevoerde extra geluidonderzoek. Vervolgens is tegen het verkeersbesluit beroep ingesteld door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.

14
Vraag:
Op welke manier wordt een kwalitatief hoogwaardig milieu gewaarborgd bij beheer, onderhoud en vervanging van het rijkswegennet?

Antwoord:
Dat gebeurt bijvoorbeeld door eisen met betrekking tot het schoonhouden van de weg, met betrekking tot het bermonderhoud en met betrekking tot het onderhoud van faunapassages. Verder is hierbij gedoeld op het treffen

van maatregelen ter beperking van de geluidhinder in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds.

15
Vraag:
Is hier sprake van een incidenteel probleem met het niet tijdig plaatsen van borden ten behoeve van snelheidsbeperking?

Antwoord:
Ja. Het probleem had een incidenteel karakter en er is hier geen sprake van een structureel probleem.

16
Vraag:
In hoeveel gevallen is er echt sprake van knelpunten? En in hoeverre lossen deze oplossingen de in de eerste vraag genoemde knelpunten op? Kan dit worden aangeduid door aan te geven hoeveel dassen of andere dieren van de voor hen bestemde tunnels of ecoducten gebruikmaken?

Antwoord:
Over het Meerjarenprogramma Ontsnippering en de effectiviteit en monitoring van het gebruik van de maatregelen heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 7 oktober 2014 (Kamerstuk 29 652, nr. 4). De knelpunten die worden aangepakt zijn in 2004 door de toenmalige ministers van VROM, LNV en V&W vastgelegd in het MJPO. Monitoring toont aan dat de gerealiseerde voorzieningen inderdaad worden gebruikt door de beoogde doelsoorten. Verder verwijs ik u graag naar de inhoud van genoemde brief en de jaarverslagen MJPO (www.mjpo.nl).

17
Vraag:
Hoe lang zal de vertraging bij de aansluiting A15-N3 in beslag gaan nemen?

Antwoord:
Er is sprake van een vertraging van circa 1,5 jaar als gevolg van noodzakelijke aanpassingen in het geluidonderzoek. Vanwege fouten in het geluidregister, die tijdens het onderzoek naar voren zijn gekomen en inmiddels zijn hersteld, was het eerste geluidonderzoek niet gebaseerd op de juiste aannames. Vervolgens moest het geluidonderzoek worden bijgesteld vanwege verkeerd gekozen uitgangspunten. Inmiddels zijn deze problemen opgelost en is het project weer volop in voorbereiding.

18
Vraag:
Veel middelen worden binnen projecten van het hoofdwegennet doorgeschoven. Worden deze middelen alleen aan de genoemde projecten zelf besteed?

Antwoord:
Voor de aanleg van infrastructuur werken we met een fondsstructuur. Dit betekent dat de middelen die in 2014 niet zijn uitgegeven in 2015 of latere jaren voor deze projecten beschikbaar blijven.

19
Vraag:
Kunt u een verklaring hiervoor geven? Is er sprake van een structureel lager aantal voertuigen dat de tunnels passeert?

Antwoord:
Voor de Wijkertunnel en de Tunnel de Noord wordt per passage betaald. Het tarief is lager als het aantal passages toeneemt. Er is dus geen sprake van een afname van het aantal passages, maar van een tariefverlaging.

20
Vraag:
Wat is de reden voor het uitstellen van vervangingsinvesteringen door ProRail?

Antwoord:
De belangrijkste redenen waarom vervangingsinvesteringen zijn doorgeschoven zijn:

- Vertraging in de besluitvorming en aanbesteding (ATB-Vv en ICT-netwerken);
- Verschuiven van werkzaamheden om de winterperiode niet te verstoren (Verkeersleidingspost Utrecht);
- Faillissement aannemer/opnieuw aanbesteden (perronkappen Geldermalsen);
- Mislukte aanbesteding (seinen en kabels);
- Opnieuw bepalen van de scope (landelijke hekwerken);
- Treinvrije perioden niet gehonoreerd (bovenbouwvernieuwingen).

21
Vraag:
Zitten er risico's aan de doorgeschoven vervangingsinvesteringen door ProRail? Heeft dit mogelijk nog gevolgen door het gebruik door vervoerders?

Antwoord:
De doorgeschoven vervangingen zijn in 2015 en 2016 opnieuw ingepland. Treinvrij periodes voor het uitvoeren van onderhoud en vervangingen worden altijd in overleg met de vervoerders afgestemd. ProRail voorziet dan ook geen risico's noch effecten voor de vervoerders.

22
Vraag:
Wat is de oorzaak van de vertraging bij het verkrijgen van milieuvergunningen bij Venlo, Maastricht en Heerlen?

Antwoord:
De oorzaak van de vertraging bij het verkrijgen van milieuvergunningen ligt bij de betreffende gemeentes en kan op dit moment niet worden achterhaald.

23
Vraag:
Hoeveel is er bespaard door ervoor te kiezen in Rotterdam geen verdere gevelmaatregelen te treffen?

Antwoord:
Op verzoek van de omwonenden is ervoor om gekozen om af te zien van geluidschermen en is via de omgevingsvergunning een vereenvoudigd pakket aan maatregelen mogelijk gemaakt. Voor het project is pas een gedetailleerde raming gemaakt nadat de afstemming met de

omwonenden had plaatsgevonden en het is derhalve niet mogelijk om een vergelijking te maken.

24
Vraag:
Waarom loopt de cofinanciering met decentrale overheden met betrekking tot fietsparkeren bij stations vertraging op?

Antwoord:
Het blijkt lastig de financiering meerjarig rond te krijgen, omdat het niet alleen om aanlegkosten gaat, maar ook om exploitatiekosten. Gemeenten geven aan hiervoor moeilijk extra middelen vrij te kunnen maken. Dit speelt vooral in steden waar de ruimtelijke inpassing complex en duur is.

25
Vraag:
Welke complexiteit en welke facetten van het bouwproces zijn debet aan de vertraging bij station Arnhem Centraal?

Antwoord:
In 2007 mislukte de aanbesteding van het technisch zeer complexe stationsproject. Het project is toen in 2 fasen opgesplitst. In 2007 is begonnen met de aanleg van een nieuwe fietsenstalling en de perron-tunnel. In de zomer van 2011 werden deze in gebruik genomen. Tussen 2009 en 2011 zorgde het MIRT-realisatieproject Sporen in Arnhem voor de aanpassing van de spoorse infrastructuur rondom Arnhem en bouwde een extra perron dat door de nieuwe perrontunnel ontsloten werd. Na een intensief nieuw aanbestedingstraject werd in 2012 een bouwcombinatie gevonden om de Openbaar Vervoer Terminal voor het beschikbare bedrag te realiseren. Om de 2e fase binnen het beschikbare budget te kunnen realiseren is er voor gekozen de transferhal deels in staal in plaats van beton uit te voeren, waardoor ook de risico's tijdens het bouwproces zijn gemitigeerd. Eind 2015 wordt de Openbaar Vervoer Terminal opgeleverd en officieel in gebruik genomen.

26
Vraag:
Wat is de oorzaak van de vertraging in het overleg tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu enerzijds en de provincie Gelderland anderzijds over regionale lijnen in Gelderland?

Antwoord:
Het overleg tussen het Ministerie van IenM en de provincie Gelderland over de inzet van de resterende gelden uit de Quick Scan Regionaal Spoor (2008) neemt meer tijd in beslag dan eerder was aangenomen, omdat de planvorming en uitwerking en het bijbehorende overleg met ProRail meer tijd vergt dan eerder werd aangenomen. Ook is gebleken dat bij een enkele maatregel grondverwerving nodig was. Dat vergt ook extra tijd. Bovendien is op verzoek van de provincie Gelderland de mogelijke scope van de maatregelen op de lijn Zutphen-Winterswijk uitgebreid van Zutphen tot Apeldoorn in verband met een mogelijke koppeling van die twee treindiensten.

27
Vraag:
Hoeveel vertraging is er reeds opgelopen bij het project «Sporendriehoek Noord-Nederland»?

Antwoord:

Er is geen sprake van vertraging bij «Sporendriehoek Noord-Nederland. Zoals aangegeven in het jaarverslag bestaat het programma « Sporendriehoek Noord Nederland» uit meerdere deelprojecten. Voor een aantal deelprojecten is aangegeven waarom de realisatiekosten lager zijn uitgevallen. Het programma wordt hierdoor niet vertraagt. Het streven is onveranderd een oplevering in 2020.

28
Vraag:
Wat is de reden voor het overnemen van het beheer van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl door het Rijk?

Antwoord:
De hoofdvaarroute naar het Noorden maakt onderdeel uit van een landelijk dekkend netwerk van nationale vaarwegen en een corridorgerichte benadering vanuit een uniform landelijk beheer dat noodzakelijk werd geacht. Tevens werd hiermee het aantal specifieke uitkeringen teruggebracht. Hiermee werd ook uitvoering gegeven aan de motie van het lid De Rouwe d.d. 23 juni 2010 inzake het achterstallig onderhoud van de Fries-Groningse kanalen (Kamerstuk 32 123 A, nr. 125) zoals ik in mijn brief aan de kamer van 30 mei 2012 heb gemeld (Kamerstuk 33 000 A, nr. 67).

29
Vraag:
Waardoor zijn de meerjarige verplichtingen voor Groot variabel onderhoud/Vervanging en renovatie niet voorzien?

Antwoord:
De extra meerjarige verplichtingen betroffen een administratieve correctie van € 160 mln. In de Begroting was een negatief verplichtingen saldo van circa € 80 mln. opgenomen, terwijl er voor circa € 80 mln. aan verplichtingen waren voorzien bij de berging van de Baltic Ace. Bij Slotwet is dit gecorrigeerd.

30
Vraag:
Kunt u het gerealiseerde aantal uren stremming wat betreft technische beschikbaarheid van het gehele areaal toelichten?

Antwoord:
Het aantal uren stremming «technische beschikbaarheid van het hele areaal» bestaat uit het aantal uren geplande en ongeplande stremmingen samen. Deze geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op deze vaarwegen. Met name het aantal uren ongeplande stremmingen is hoger. De belangrijkste redenen zijn problemen in de eerste maanden van het jaar bij de Volkerakbrug (hoofdtransportas) veroorzaakt door problemen met de voorsignalering op de A29 en de ongeplande stremmingen bij de Oranjesluizen (hoofdvaarweg) waar problemen met het besturingssysteem waren opgetreden. Beide problemen zijn al in de eerste helft van 2014 verholpen.

31
Vraag:
Wat is de oorzaak van de vertraging van het project Dynamisch Verkeersmanagement?

Antwoord:
Uit het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) is het grootste deel van de maatregelen afgerond. Enkele maatre-

gelen, die zijn gericht op het verbeteren van informatie-uitwisseling, worden in samenwerking met publieke en private partners uitgevoerd en in overleg met deze partners in 2015 afgerond. Het gaat onder meer om het ontwikkelen van een Maritiem Single Window. Hiervoor bleek meer tijd nodig om tot een met alle partijen afgestemd functioneel en technisch ontwerp te komen (definities van berichtenverkeer). Nu het ontwerp begin dit jaar is afgerond, is de technische realisatie opgestart.

Een andere maatregel die tot eind 2015 doorloopt betreft de Verkeerscentrale van Morgen (VCM). Dit project is gericht op het ontwikkelen van een pilot-centrale voor verdergaande verkeersbegeleiding. Reden voor de langere doorlooptijd is het later opleveren van te gebruiken informatieservices door het project Verkeersondersteuning Scheepvaart (VOS). Dit project, dat tevens onderdeel uitmaakte van IDVV, heeft deze services inmiddels opgeleverd. Vertraging is ontstaan doordat de opdrachtnemer niet in staat bleek om het project binnen de afgesproken financiële randvoorwaarden op te leveren. Om die reden wordt het vervolg van het project VOS opnieuw aanbesteed. Dit project loopt daarmee ook na 2015 nog door.

32
Vraag:
Welke factoren hebben ertoe bijgedragen dat restwerkzaamheden van de Betuweroute zijn doorgeschoven?

Antwoord:
De volgende factoren zijn van invloed geweest op het doorschuiven van werkzaamheden en geld:
- Bezwaarprocedure bij RvS inzake gevelisolatie Rozenburg;
- Werkzaamheden in het kader van Beter Benutten 21ste eeuw zullen meeliften met het project Zevenaar (efficiency);
- Latere besluitvorming over de oplossing van «plasverkleinende maatregelen».

33
Vraag:
Hoe verhouden zich de ontvangen afkoopsommen van aannemers bij HSL zich tot de geconstateerde gebreken bij de voortgangsrapportage HSL?

Antwoord:
De ontvangen afkoopsommen hebben betrekking op geluidschermen in Brabant en herstelwerk aan de Tunnel Groene Hart en staan los van de zettingsproblematiek zoals genoemd in de Voortgangsrapportage HSL.

34
Vraag:
Welke (incidentele) onderzoeken betreft het hier?

Antwoord:
Dit betreft deels uitgaven voor de afronding van de eerste fase van RRAAM (2010–2013) zoals het opstellen van de lessen die we hebben geleerd in die periode en het ontwikkelen van een financieel kader voor het Fonds Verstedelijking Almere. Daarnaast gaat het om uitgaven ten behoeve van het opstarten van de vervolgfase van RRAAM (vanaf 2014).

35
Vraag:
Kunt u nader onderbouwen waarom er nog garanties voor ProRail worden afgegeven?

Antwoord:
Het betreft hier door IenM afgegeven garanties op de door ProRail in het verleden afgesloten leningen bij banken (€ 73 miljoen) en bij het Ministerie van Financiën (€ 241 miljoen) en op de rekening courant van ProRail bij het Ministerie van Financiën (€ 90 miljoen).

De leningen bij banken zijn in 1997 onder Staatsgarantie afgesloten om zo een lagere rente te kunnen bedingen. Sinds 2000 leent ProRail niet meer op de markt maar alleen nog bij het Ministerie van Financiën.

De leningen bij Financiën betreffen een voormalige lening van ProRail bij banken die later is geherfinancierd bij het Ministerie van Financiën en de laatste lening die ProRail destijds heeft afgesloten voor de financiering van kleine projecten. Sinds 2006 wordt er niet meer geleend voor kleine projecten maar gefinancierd via subsidies van IenM.

ProRail valt onder het geïntegreerd middelenbeheer (schatkistbankieren): het is gebruikelijk dat het vakdepartement voor leningen van uitvoeringsorganisaties richting het Ministerie van Financiën garant staat voor de betaling van de rente en aflossing.